KOLEJNY NR 33
DLA SPRAW LOTNICTWA CYWILNEGO.

Opłata pocztowa uiszczona ryczałtem.

DZIENNIK URZĘDOWY

MINISTERSTWA KOMUNIKACJI.

Rok XX. Warszawa, 9 marca 1938 r. Nr 21.

SPIS TREŚCI:

CZĘŚĆ A.

Dział lotnictwa cywilnego.

OBWIESZCZENIA.

CZĘŚĆ C.

DZIAŁ LOTNICTWA CYWILNEGO.

210.

Okólnik Ministerstwa Komunikacji z dnia 7 grudnia 1937 r. nr 11 w sprawie uzyskiwania świadectw nawigatorów oraz prawa dokonywania lotów akrobacyjnych na samolotach i szybowcach.

Uzupełniając okólnik Ministerstwa Komunikacji z dnia 29 grudnia 1936 r. nr 3/1937 w sprawie podań i formalności przy ubieganiu się o wydanie lub przedłużenie ważności dokumentów członków załogi statków powietrznych (Dz. Urz. M. K. z 1937 r. nr 2 poz. 4) Ministerstwo Komunikacji ustanawia następujące wskazówki co do egzaminów nawigatorów i pilotów komunikacyjnych oraz uzyskiwania prawa dokonywania lotów akrobacyjnych na samolotach i szybowcach.

1. **Egzaminy na nawigatorów i pilotów komunikacyjnych.**

Do egzaminów na nawigatorów statków powietrznych II stopnia (stopień niższy) przed Komisją Egzaminacyjną przy Ministerstwie Komunikacji będą w zasadzie dopuszczane osoby:

1. posiadające dyplom obserwatora lotniczego wojskowego,

2. albo które pełniły w ciągu przynajmniej 40 godzin lotu na statkach powietrznych cywilnych czynności członka załogi i przedstawią:
   a) świadectwo radiotelegrafisty I klasy,
   b) albo świadectwo ukończenia: bądź szóstej klasy gimnazjum państwowego lub prywatnego z prawami według dawnego ustroju czy też świadectwo równorzędne, — bądź gimnazjum ogólno-kształcącego państwowego lub prywatnego z prawami, albo gimnazjum zawodowego według nowego ustroju, bądź średniej szkoły zawodowej dawnego ustroju, — albo też świadectwo szkoły, zagranicznej, uznane w każdym poszczególnym przypadku za wystarczające przez Ministerstwo Wyznań Religijnych i Oświecenia Publicznego.

Wyjątki w tych sprawach czynić będzie Ministerstwo Komunikacji tylko w przypadkach uzasadnionych i specjalnie zasługujących na uwzględnienie.

Egzaminy na nawigatorów I i II stopnia oraz pilotów komunikacyjnych odbywają się według przepisów rozporządzenia z dnia 8 lutego 1929 r. (Dz. U. R. P. nr 35 poz. 323), z uwzględnieniem postanowień zał. E. do konwencji urządzającej żeglugę powietrzną, podpisanej w Paryżu dn. 13 października 1919 r. (Dz. U. R. P. z 1929 r. nr 6 poz. 54) ze zmianami i uzupełnieniami wprowadzanymi corocznie przez Międzynarodową Komisję Żeglugi Powietrznej — CINA.

2. **Prawo wykonywania lotów akrobacyjnych na samolotach i szybowcach.**

W związku z brzmieniem § 6 okólnika z dn. 29.XII. 1936 r. wymienionego na wstępie, prawo do wykonywania lotów akrobacyjnych na samolotach mają tylko ci piloci silnikowi, którzy posiadają w swych dokumentach członka załogi specjalne pozwolenie, wpisane przez Ministerstwo Komunikacji.

Pozwolenie na dokonywanie lotów akrobacyjnych na samolotach może uzyskać pilot silnikowy, który zostanie uznany przez centralną instytucję badań lotniczo-lekarskich za zdolnego pod względem fizycznym i psychicznym do wykonywania takich lotów, oraz okaże świadectwo ukończenia kursu akrobacji lotniczej na samolotach, zatwierdzonego przez Ministerstwo Komunikacji, albo też ukończy takiż kurs w wojskach lotniczych w czasie pełnienia służby wojskowej.

Pozwolenie na dokonywanie lotów akrobacyjnych będzie udzielane tylko pod warunkiem używania takich typów samolotów, które zostały uznane przez Ministerstwo Komunikacji za nadające się bez zastrzeżeń do wykonywania na nich lotów akrobacyjnych.

Postanowienia powyższe dotyczą w całej rozciągłości również i pilotów szybowcowych, którzy chcą uzyskać prawo dokonywania lotów akrobacyjnych na szybowcach.

Piloci silnikowi i szybowcowi, korzystający dotychczas z prawa dokonywania lotów akrobacyjnych jedynie na podstawie ukończenia kursów pilotażu akrobacyjnego, będą mogli zachować nadal to prawo, jeżeli przedstawią do zatwierdzenia przez Ministerstwo Komunikacji za pośrednictwem instytucyj zainteresowanych odpowiednie dowody, stwierdzające ich kwalifikacje zdrowotne i fachowe, na podstawie czego Ministerstwo Komunikacji umieści odpowie-

dnie pozwolenia pisemne w dokumentach tych pilotów.

Dokonywanie lotów akrobacyjnych bez uzyskania na to w dokumentach pilotów silnikowych i szybowcowych pozwolenia Ministerstwa Komunikacji, będzie uważane za przestępstwo z art. 73 prawa lotniczego (Dz. U. R. P. z 1935 r. nr 69 poz. 437) za które grozi kara więzienia do lat pięciu.

Nr L-II/218/5/37.

211.

Okólnik Ministerstwa Komunikacji z dnia 10 grudnia 1937 r. nr 12 w sprawie dokonywania w klubach i ośrodkach lotów zwyczajnych i akrobacyjnych na samolotach RWD. 10.

W związku z wyznaczeniem niektórym aeroklubom i szkołom pilotów samolotów akrobacyjnych typu RWD-10, Ministerstwo Komunikacji, powołując się na postanowienia okólnika swego nr L-II/218/5/37 z dnia 7 grudnia 1937 r. w sprawie uzyskiwania świadectw nawigatorów oraz prawa dokonywania lotów akrobacyjnych na samolotach i szybowcach (v. poz. 210 wyżej), zarządza, by dokonywanie lotów normalnych i akrobacyjnych na tych samolotach odbywało się z przestrzeganiem następujących warunków:

1. do wykonywania lotów normalnych na samolotach RWD-10 mogą być dopuszczani wszyscy piloci, posiadający ważne świadectwo uzdolnienia i licencje oraz odpowiednie kwalifikacje, stwierdzone przez Komendanta Ośrodka P. W. Lotniczego;

2. do wykonywania lotów akrobacyjnych na wspomnianych samolotach mogą być dopuszczani tylko piloci, którzy mają pozwolenie Ministerstwa Komunikacji na dokonywanie lotów akrobacyjnych, oraz ważne orzeczenia lotniczo-lekarskie o zdolności psycho-fizycznej do dokonywania lotów akrobatycznych;

3. z wyznaczonych samolotów RWD-10 tylko te mogą być dopuszczone do wykonywania na nich lotów akrobacyjnych, które zgodnie z okólnikiem Ministerstwa Komunikacji nr 246 z dnia 1.X. 1937 r. (Dz. Urz. M. K. nr 53, poz. 465) zostały do tego zakwalifikowane przez K.C.S.P.;

4. w czasie dokonywania na samolotach RWD-10 lotów zarówno normalnych jak i akrobacyjnych piloci ich powinni posiadać spadochrony;

5. dopuszczając pilotów do dokonywania lotów na samolotach RWD-10, należy im polecać, żeby zwracali szczególną uwagę na konieczność ścisłego stosowania się do okólnika Ministerstwa Komunikacji nr L. II/226/2/35 z dnia 9 lipca 1935 r. w sprawie dokonywania lotów normalnych i akrobacyjnych nad osiedlami (Dz. Urz. M. K. nr 32 poz. 176);

6. loty akrobacyjne na samolotach RWD-10 należy kończyć bezwzględnie na wysokości nie mniejszej od 500 m.

Nr L-III/604/680/37.

212.

Okólnik Ministerstwa Komunikacji z dnia 12 stycznia 1938 r. nr 13 w sprawie wprowadzenia poprawki do „Instrukcji dla sieci lotniczo-meteorologicznej".

W związku z uchwałą powziętą przez 47 Międzynarodowy Komitet Meteorologiczny, należy w „Instrukcji dla sieci lotniczo-meteorologicznej", zatwierdzonej i wprowadzonej użytku tymczasowego zarządzeniem Ministerstwa Komunikacji z dnia 16 września 1937 r. (Dz. Urz. Min. Kom. nr 53 poz. 459) wprowadzić poprawkę, polegającą na zamianie treści stronic 22 i 23 jak następuje:

Klucz pilotowy do podawania kierunków i prędkości wiatrów górnych.

Depesze pilotowe należy układać w kluczu następującym:

Pilot IIIGG HHddv$_5$ HHddv$_5$....... C$_L$C$_M$HHM

gdzie: Pilot — wskazuje na charakter depeszy
III — oznacza numer (stacji) posterunku meteorologicznego
GG — oznacza godzinę dokonywania obserwacji według czasu śr. eur.
HH — oznacza wysokość w hektometrach (100 m. = 3 hm)
dd — oznacza kierunek wiatru w skali od 01 do 36
v$_5$ — oznacza prędkość wiatru w km/godz. według załączonej tabelki
C$_L$ — oznacza rodzaj chmur niskich
C$_M$ — oznacza rodzaj chmur średnich
HH — oznacza wysokość w hm, na której skończono pomiar
M — oznacza przyczynę skończenia pomiaru według załączonej tabelki.

Objaśnienia.

HH.

Stałymi wysokościami, względem których należy podawać pomiary, są: poziom posterunku (HH—OO) oraz wysokość 500, 1000, 2000 i 3000 metrów nad poziomem morza. W razie ograniczenia wysokości pomiarów przez chmury niskie należy podawać pomiary również względem wysokości 200 metrów nad po-

ziomem stacji. Wysokość tę należy jednak szyfrować pod HH jako wysokość nad poziomem morza (dodać do 200 m wysokość posterunku). Posterunki, znajdujące się na wysokości ponad 250 m, nie podają tej grupy pomiarów. Nadto pomiar należy podawać dla każdego poziomu, na którym zaznacza się zmiana wiatru, przewyższająca co do kierunku 20⁰ lub co do prędkości 20 km/godz. Wyniki pomiarów w tym przypadku należy podawać z pierwszej warstwy, w której panuje już wiat zmieniony. Na ogół wartości ddv_5 powinny być brane z warstw o grubości 200 m, przy czym HH odnosi się do środka tej warstwy. A więc przy HH = 20 kierunek i prędkość wiatru będą się odnosiły do warstwy, której średnia wysokość wynosi 2000 m nad poziomem morza.

19

dd

Kierunek wiatru podaje się w skali od 01 do 36, t.j. w dziesiątkach stopni, liczonych od kierunku północnego i zaokrąglonych do najbliższego dziesiątka. Przy ciszy na miejsce **dd** stawia się **00**. Jeżeli prędkość wiatru przewyższy 47 km/godz., wówczas do kierunku wiatru dodaje się liczbę **50**.

v_5

Prędkość wiatru w km/godz. podaje się według poniższej tabelki:

(dd od 01 do 36) v_5	w km/godz.	(dd od 51 do 86) v_5	w km/godz.
0	0 — 2	0	48 — 52
1	3 — 7	1	53 — 57
2	8 — 12	2	58 — 62
3	13 — 17	3	63 — 67
4	18 — 22	4	68 — 72
5	23 — 27	5	73 — 77
6	28 — 32	6	78 — 82
7	33 — 37	7	83 — 87
8	38 — 42	8	88 — 92
9	43 — 47	9	93 — 97

Uwaga. Opanowanie pamięciowe powyższej tabelki ułatwia jej własność, polegającą na tym, że mnożąc liczbę klucza (z wyjątkiem zera) przez 5, otrzymuje się średnią prędkość w km/godz., z tym jednak zastrzeżeniem, że wrazie dodawania liczby 50 do kierunku wiatru, należy ją również dodać i do prędkości.

Jeżeli prędkość wiatru przewyższy 100 km/godz., to w odpowiedniej grupie pomiarów szyfruje się tylko prędkość powyżej setki, a na końcu depeszy stawia się dodatkową grupę wyróżniającą **4 4 4 4 4.** Po tej grupie podaje się $m_1m_2m_3m_5m_6m_7m_8xx$, gdzie „m" oznacza liczbę sto na określenie prędkości w odpowiedniej grupie depeszy; np. jeżeli prędkość w 4-ej grupie wynosi 115 km/godz., wówczas na miejsce m_4 stawia się 1. Zamiast m'ów, oznaczających pozostałe grupy, w których prędkość jest mniejsza od 100 km/godz., stawia się na odpowiednich miejscach zera (w naszym przykładzie 00010).

Jeżeli w grupie m'owej jest mniej niż 5 cyfr, wówczas dopełnia się ją literami „X".

Jeżeli pomiary pilotowe dokonywane są w terminie obserwacji synoptycznej, to w depeszy pilotowej nie podaje się wiatru dolnego. W innych przypadkach wiatr dolny podaje się i szyfruje się go tak, jak i w pozostałych grupach.

Na końcu depeszy pilotowej podaje się grupę chmurową $C_LC_MHH_M$ gdzie C_L i C_M szyfruje się według klucza synoptycznego, HH wskazuje w hektometrach, na jakiej wysokości skończono pomiary, a M podaje przyczynę skończenia pomiarów według poniższej tabelki:

M — przyczyna skończenia pomiarów.

0 — obserwacja zaniechana,
1 — balon zasłonięty przez przeciągające chmury,
2 — balon pękł,
3 — balon znikł w mgiełce,
4 — balon znikł w pobliżu słońca,
5 — balon wszedł w warstwę chmur,
6 — balon przypadkowo zaginął,
7 — balon zasłonięty przez deszcz,
8 — balonu nie można odróżnić od gwiazd,
9 — liczba ta jest stosowana w razie niemożności użycia liczb od 0 do 8.

W razie podania grupy wyróżniającej 4 4 4 4 4, należy ją umieścić za grupą chmurową.

Nr L-III/420/8/37.

213.

Okólnik Ministerstwa Komunikacji z dnia 31 stycznia 1938 r. nr 14 w sprawie rejestracji niektórych lotnisk jako szybowisk w terenie płaskim i pozwolenia na szkolenie szybowcowe na tych lotniskach.

Ministerstwo Komunikacji zawiadamia, że na podstawie § 29 rozporządzenia Ministrów Komunikacji i Spraw Wojskowych z dnia 8.IX. 1937 r. o lotnictwie szybowcowym (Dz. U. R. P. nr 75 poz. 547, przedruk Dz. Urz. M. K. nr 53. str. 707 i nast.), zostały wciągnięte do rejestru szybowisk Ministerstwa Komunikacji następujące lotniska, jako szybowiska w terenie płaskim:

1) **kategorii A:** Sandomierz, pow. sandomierski
Słonim, pow. słonimski.

2) **kategorii B:** Mielec, pow. mielecki
Mołodeczno, pow. mołodecki.

3) **kategorii C:** Baranowicze, pow. baranowicki
Aleksandrowice, pow. bielski
Brześć n. Bugiem, pow. brzeski
Częstochowa, pow. częstochowski
Dębica, pow. ropczycki
Grodno, pow. grodzieński

Inowrocław, pow. inowrocławski
Katowice, pow. katowicki
Krosno, pow. krośnieński
Lidzbark, pow. działdowski
Łuck, pow. łucki
Łódź, pow. łódzki
Masłów, pow. kielecki
Nowy Targ, pow. nowotarski
Płock, pow. płocki
Stanisławów, pow. stanisławowski
Porubanek, pow. wileński
Zamość, pow. zamojski.

Jednocześnie Ministerstwo Komunikacji zezwala:

1. na szybowiskach wymienionych w punktach 1, 2 i 3 wyżej:

a) na szkolenie szybowcowe wstępne t.j. wykonywanie szurań i skoków na szybowcu, przy użyciu liny gumowej i bloczka,

b) na szkolenie szybowcowe w stopniu I, przy użyciu do odlotu (startu) liny gumowej i bloczka lub wydźwigarki albo samochodu;

2. na szybowiskach wymienionych w punktach 2 i 3 wyżej także na szkolenie szybowcowe w stopniu II, przy użyciu do odlotu (startu) liny gumowej i bloczka lub wydźwigarki albo samochodu.

3. na szybowiskach wymienionych w punkcie 3 wyżej także:

a) na szkolenie szybowcowe w stopniu IV, przy użyciu do odlotu (startu) samolotu,

b) na loty ćwiczebne (trening) pilotów szybowcowych podkategorii „C" w lotach żaglowych, przy użyciu do odlotu (startu) samolotu.

Pozwolenie niniejsze udziela się pod warunkiem ścisłego przestrzegania w czasie szkolenia przepisów instrukcji szkolenia w szybownictwie (Dz. Urz. M. K. z 1937 r. nr 17, poz. 122).

Ministerstwo Komunikacji zabrania na wymienionych wyżej lotniskach jednoczesnego szkolenia w pilotażu samolotowym i w pilotażu szybowcowym.

Loty i szkolenie szybowcowe na tych z wymienionych wyżej lotnisk, które są lotniskami wspólnymi z wojskiem lub lotniskami komunikacyjnymi, albo też na których znajdują się ośrodki i obozy p. w. lotn. lub szkoły pilotażu silnikowego, mogą być dokonywane jedynie w porozumieniu z miejscowymi organami władz lotniczych wojskowych lub cywilnych, albo też z kierownikami ośrodków, obozów lub szkół pilotażu silnikowego.

Nr L-IV/960/91/37.

OBWIESZCZENIA.

Zawiadomienie o przystąpieniu Łotwy i Estonii do Konwencji lotniczej, urządzającej żeglugę powietrzną, podpisanej w Paryżu dnia 13 października 1919 r.

Zgodnie z komunikatami Sekretarza Generalnego Międzynarodowej Komisji Żeglugi Powietrznej (CINA), opublikowanymi w Bulletin de Renseignements de la CINA nr 802 z dn. 4 listopada 1937 r. i nr 812 z dn. 6 stycznia 1938 r., podaje się do wiadomości, że rząd łotewski zgłosił od dnia 1 listopada 1937 r. przystąpienie Łotwy, a rząd estoński zgłosił od dnia 1 stycznia 1938 r. przystąpienie Estonii do Konwencji lotniczej, urządzającej żeglugę powietrzną, podpisanej w Paryżu dnia 13 października 1919 r. (Dz. U. R. P. z 1929 r. nr 6, poz. 54 i z 1931 r. nr 108 poz. 837).

W związku z powyższym od dnia 1 listopada 1937 r. Łotwa, a 1 stycznia 1938 r. Estonia przechodzą do kategorii państw, posiadających unormowane stosunki lotnicze z Polską na podstawie wyżej wspomnianej Konwencji z 1919 r., t.j. do liczby państw wymienionych w części I wykazu dołączonego do okólnika Ministerstwa Komunikacji z dnia 29 grudnia 1936 r. nr 4/1937 (Dz. Urz. Min. Kom. z 1937 r. nr 2 poz. 5).

Nr L-II/231/86/38.

Komunikat dla lotników polskich, udających się drogą powietrzną do państw obcych.

(Skróty wydawnictw urzędowych zagranicznych skąd zostały zaczerpnięte informacje oznaczają:

a) B.d.R. — Bulletin de Renseignements de la C.I.N.A.,

b) N.f.L. — Nachrichten für Luftfahrer).

1. Informacje ogólne:

— Stosowanie środków zapobiegawczych sanitarnych na statkach powietrznych przeciw chorobie podzwronikowej „danga" (B. d. R. 805/37).

— Spis umów o żegludze powietrznej oraz umów o komunikację lotniczą i porozumień lotniczych specjalnych (B. d. R. 808/37).

— Międzynarodowy aktualny wykaz lotnisk celnych (B. d. R. 812/37).

2. Algier.

— Przepisy o przelocie obszarów pustynnych na południu Algieru (B. d. R. 806/37).

— Przepisy ruchu lotniczego (N. f. L. 48/37).

3. Anglia.

— Strefy niebezpieczne (B. d. R. 797/37, N. f. L. 47/37 i 51-52/37).

— Przepisy techniczne o zapobieganiu oblodzenia statków powietrznych (B. d. R. 797/37, 798/37, 800/37).

— Nowy wykaz lotnisk zamkniętych do użytku publicznego (B. d. R. 799/37).

— Uzupełnienie wykazu lotnisk celnych (B. d. R. 800/37 i N. f. L. 46/37).

— Przeszkody lotnicze (B. d. R. 802/37).

— Uzupełnienie dekretu o żegludze powietrznej (B. d. R. 805/37).

— Warunki korzystania z lotnisk państwowych (N. f. L. 41/37).

4. Austria.

— Przepisy o przelocie granic (B. d. R. 798/37).

— Wykaz lotnisk otwartych do użytku publicznego (B. d. R. 798/37).

— Przepisy o przewozie i używaniu aparatów fotograficznych (B. d. R. 798/37).

— Przewozy zakazane (B. d. R. 798/37).

— Wykaz lotnisk celnych (B. d. R. 803/37).

— Układ z Czechosłowacją w sprawie przelotu granic (N. f. L. 44/37).

— Strefy zakazane i niebezpieczne (N. f. L. 48/37, 49/37).

5. Belgia.

— Uzupełnienie przepisów lądowania samolotów cywilnych na lotniskach wojskowych (B. d. R. 807/37).

— Strefy niebezpieczene (B. d. R. 812/37).

6. Cejlon.

— Strefy zakazane (B. d. R. 809/37).

7. Czechosłowacja.

— Zakaz dokonywania zdjęć fotograficznych na lotniskach państwowych (N. f. L. 39/37).

— Przepisy o przelocie granic między Czechosłowacją, Niemcami i Austrią (N. f. L. 40/37).

8. Dania.

— Przeszkody lotnicze — wykaz masztów radiostacyj (B. d. R. 799/37).

9. Egipt.

— Przepisy o przelocie przez obszar Egiptu (B. d. R. 797/37 i N. f. L. 41/37).

10. Ekwador.

— Ustawa o żegludze powietrznej (N. f. L. 47/37).

11. Finlandia.

— Ustanowienie warunków zapewnienia bezpieczeństwa lotów na linii Helsinki — Turku — Stockholm (B. d. R. 810).

12. Francja.

— Zachowanie specjalnych warunków przy lotach nad morzem Śródziemnym (B. d. R. 797/37).

— Przepisy przelotu nad obszarami pustynnymi Afryki terytorialnej francuskiej (B. d. R. 810/37).

— Przeszkody lotnicze (N. f. L. 48/37 i 50/37).

— Spis lotnisk francuskich użytku publicznego (N. f. L. 49/37, 50/37 i 51/37).

13. Grecja.

— Wydawanie nakazów w drodze radiowej samolotom znajdującym się w pobliżu stref zakazanych (B. d. R. 804/37, 805/37 i N. f. L. 48/37).

— Przepisy o przylocie statków powietrznych obcych (N. f. L. 42/37).

— Wykazy i opisy lotnisk, stref zakazanych, bram przelotowych itp. wraz z mapkami (N. f. L. 42/37).

— Konwencja o komunikację lotniczą z Jugosławią (B. d. R. 806/37).

14. Indie Br.

— Sygnały wskazujące kierunek odlotu i lądowania na lotniskach hinduskich (B. d. R. 810/37).

15. Indochiny.

— Strefy zakazane (B. d. R. 800/37 i N. f. L. 45/37).

16. Irak.

— Strefy zakazane wraz z mapką (B. d. R. 801/37 i N. f. L. 46/37).

— Opis lotniska w Bagdadzie (B. d. R. 803/37 i N. f. L. 45/37).

— Opis lotniska Rutbah (B. d. R. 803/37 i N. f. L. 45/37).

— Wyznaczone szlaki lotu (N. f. L. 48/37).

17. Iran (Persia).

— Terminy uprzedniego starania się pozwoleń na przylot (N. f. L. 39/37).

18. Italia.

— Uzupełnienie przepisów o lotniskach otwartych do użytku publicznego (B. d. R. 800/37).

— Wykaz lotnisk celnych i otwartych do użytku publicznego (B. d. R. 800/37 i N. f. L. 43/37).

— Specjalne przepisy ruchu lotnicznego w porcie Tripoli (B. d. R. 806/37).

19. Irlandia.

— Przepisy przelotu statków powietrznych nad morzem Irlandzkim (B. d. R. 810/37).

20. Jugosławia.

— Konwencja o komunikacji lotniczej z Grecją (B. d. R. 806/37).

21. Łotwa.

— Szlaki lotu i strefy zakazane (N. f. L. 49/37).

22. Malta.

— Przepisy celne dotyczące żeglugi powietrznej (N. f. L. 45/37).

23. Niemcy.

— Rozkład służby meteo w okresie zimowym 1937/38 (B. d. R. 801/37 i 806/37).
— Nowy wykaz lotnisk użytku publicznego (B. d. R. 807/37).
— Miejsca przelotu granic między Niemcami a Czechosłowajcą (N. f. L. 39/37).
— Przeszkody lotnicze i ich oświetlanie (N. f. L. 39/37, 42/37, 43/37, 45/37, 46/37, 50/37).
— Strefy niebezpieczne (N. f. L. 39/37, 46/37, 49/37, 51-52/37).
— Rozkład wykonywania służby ochrony bezpieczeństwa żeglugi powietrznej (N. f. L. 40/37).
— Dalsze przepisy w sprawie organizacji władz i urzędów lotniczych (N. f. L. 41/37).
— Rozkład zapalania i gaszenia świateł i latarń lotniczych (N. f. L. 41/37).
— Ograniczenie ruchu na lotnisku Tempelhof pod Berlinem (N. f. L. 41/37).
— Wykaz lotnisk otwartych do użytku publicznego według stanu z dn. 1.X. 1937 r. N. f. L. 43/37).
— Uzupełnienie przepisów o służbie radiolotniczej (N. f. L. 43/37).
— Umowa ogólna o żegludze powietrznej z Portugalią (N. f. L. 44/37).
— Umowa ogólna o żegludze powietrznej z Rumunią (N. f. L. 45/37).
— Wykaz lotnisk celnych (N. f. L. 48/37).

24. Nowa Zelandia.

— Warunki przylotu obcych staków powietrznych (B. d. R. 810/37).

25. Palestyna.

— Taryfy opłat na lotniskach (B. d. R. 797/37).

26. Rumunia.

— Mapka stref zakazanych (B. d. R. 801/37).

27. Szwajcaria.

— Przepisy ruchu lotniczego (N. f. L. 46/37).

28. Szwecja.

— Wykaz lotnisk otwartych do użytku publicznego (N. f. L. 43/37).
— Specjalne przepisy korzystania z lotniska Stokholm Bromma (B. d. R. 805/37).
— Przeszkody lotnicze i ich oświetlenie (B. d. R. 810/37).
— Strefy niebezpieczne (B. d. R. 812/37).
— Ustawa o przewozie lotniczym (N. f. L. 45/37).

29. Turcja.

— Wykaz i mapka lotnisk celnych, stref zakazanych, miejsc przelotu granic itp. (B. d. R. 800/37).
— Opis stref zakazanych dla żeglugi powietrznej N. f. L. 45/37).
— Przepisy o używaniu radiostacji na obszarze Turcji (N. f. L. 51-52/37).
— Według komunikatu specjalnego władz tureckich, samoloty lecące w kierunku Morza Czarnego lub z powrotem powinny, do czasu przygotowania odpowiednich lotnisk, udawać się dla celów kontroli do Yesilköy. W związku z tym powinny one lecieć wzdłuż szlaku Enez-Muratti (lub Ignéada-Muratti) — Corlu, przelatując morze w odległości 10 km na południe od Yesilköy.

Powrót z Yesilköy powinien się odbywać w ten sam sposób aż do Muratti a następnie do Ignéada lub Enez (M. S. Z. PIK. 371 b/78).

30. Węgry.

— Zniesienie bramy wlotowej na granicy rumuńskiej Kolozsvar (Cluj) — Nagyvarad (Oradea Mare, (B. d. R. 799/37 i N. f. L. 43/37).
— Uzupełnienie wykazu lotnisk celnych (B. d. R. 800/37).
— Wykaz miejsc przelotu granic (bram wlotowych) węgierskich (N. f. L. 44/37).

Nr L-II/311/22/38.

Wydawnictwa zalecone.

1. „Lotnicze przyrządy pokładowe" dr inż. Józef Pawikowski, wyd. z zasiłku Zarządu Głównego LOPP., Warszawa 1936 r.
2. „Wymagana wytrzymałość samolotu" inż. Franciszek Janik, wydawn. Instytutu Techn. Lotn., Warszawa 1937 r.
3. „Młodości, damy ci skrzydła", wyd. Dowództwa Lotnictwa, Warszawa 1937 r.

Bibliografia lotnicza.

„Prawo lotnicze w zarysie" (T. 2 okres powojenny) dr Tadeusz Halewski. Druk Zakł. Narodowego im. Ossolińskich, Lwów 1937 r.

„Strzał przez śmigło", inż. Antoni Karczewski, Druk. Techniczna, Warszawa, 1937 r.

„Lotnictwo i medycyna". Bibliografia za r. 1935. Dr Stanisław Konopka. Nakł. Kom. Prop. Med. Lotn., Warszawa 1937 r.

„Obrona Przeciwpożarowa i Obrona Przeciwlotniczopożarowa", inż. Mieczysław Lewicki i maj. Maciej Hłasko. Z zasiłku Min. Spr. Wewn. Warszawa 1937 r.

„Jak zostać lotnikiem?" Zbiór warunków wymaganych od kandydatów do lotnictwa. Dr Mjr Józef Leoszko. Nakł. Zarz. Gł. LOPP., Warszawa 1937 r.

Odbitki z „Polskiego Przeglądu Medycyny Lotniczej".

„Uwagi w sprawie inhalatorów lotniczych". Doc. dr Mjr lek. Fegler Jerzy. Druk. J. Cotty, Warszawa 1937 r.

„Badanie układu krążenia przed i po lotach myśliwskich", dr kpt. lek. Konieczny Adam. Druk J. Cotty, Warszawa 1937 r.

„O niedostatecznej ocenie odległości u starych pilotów", dr mjr. lek. Władysław Pol. Druk. J. Cotty, Warszawa 1937 r.

„Stan układu krążenia przed lotem i po lotach myśliwskich", dr kpt. lek. Wiktor Wiśniewski, Druk J. Cotty, Warszawa 1937 r.

„Raport on the Progress of Civil Aviation" 1936. Wyd. H. M. Stationery Office-Adastral House, Kingsway, London, W. C. 2-cena 5 s. 5 d.

„Les transports ariens aux Etats-Unis" Pierre Edouard Cangardel, Ed. Lib. génerale de droit et de jurisprudence, Paris 1937.

„Der zivile Luftschutz" dr Knipfer u. Erich Hampe, Wyd. Otto Stollberg, Berlin 1937, cena RM. 12.

„Die Deutsche Luftfahrt" Jahrbuch 1937 -- von Dr. Orlovius und Ing. Schulz. Wyd. Fritz Knapp, Frankfurt/M 1937.

„Werkstoffkunde für den Flugzeug und Motorenbau". Ing. Cl. Böhne. Wyd. C. J. E. Volckmann Nachf. E. Wette, Berlin — Charlottenburg 2.— 1937.

„Die Dienstunterricht in der Luftwaffe" Oberstleutnant E. Tschoeltsch. Wyd. E. S. Mittler und Sohn, Berlin 1937/38.

„Flughäfen". Wyd. Dr Ing. Carl Pirath. Heft 11. Druk. Julius Springer, Berlin 1937.

Nr L-II/320/4/38.

Oświadczenie Rządowe z dnia 7 sierpnia 1937 r. w sprawie złożenia przez Danię i Norwegię dokumentów ratyfikacyjnych konwencji z dnia 12 października 1929 r. o ujednostajnieniu niektórych prawideł dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego i w sprawie przystąpienia Finlandii i Szwecji do wspomnianej konwencji.

Podaje się niniejszym do wiadomości, że:

a) w wykonaniu postanowień art. 37 konwencji o ujednostajnieniu niektórych prawideł, dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego, podpisanej wraz z protokołem dodatkowym w Warszawie dnia 12 października 1929 r. (Dz. U. R. P. z 1933 r. Nr 8, poz. 49) złożone zostały w archiwach Ministerstwa Spraw Zagranicznych w Warszawie dnia 3 lipca 1937 r. dokumenty ratyfikacyjne powyższej konwencji i protokołu dodatkowego w imieniu Rządów Norwegii i Danii z zastrzeżeniem, że ratyfikacja nie obejmuje Grenlandii;

b) w wykonaniu postanowień ust. 2 art. 38 wspomnianej konwencji zostało zgłoszone Rządowi Polskiemu dnia 3 lipca 1937 r. przez Rządy Finlandii i Szwecji przystąpienie do powyższej konwencji i protokołu dodatkowego.

Minister Spraw Zagranicznych: *Beck*

Przedruk z Dz. U. R. P. Nr 71/37, poz. 524.

KONWENCJA

o ujednostajnieniu niektórych prawideł, dotyczących zajęcia zabezpieczającego statków powietrznych, podpisana w Rzymie dnia 29 maja 1933 r.

(Ratyfikowana zgodnie z ustawą z dnia 20 kwietnia 1937 r. — Dz. U. R. P. Nr 33, poz. 254).

Przekład.

W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ,

MY, IGNACY MOŚCICKI,

PREZYDENT RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ,

wszem wobec i każdemu z osobna, komu o tym wiedzieć należy, wiadomym czynimy:

Dnia dwudziestego dziewiątego maja tysiąc dziewięćset trzydziestego trzeciego roku podpisana została w Rzymie konwencja o ujednostajnieniu niektórych prawideł, dotyczących zajęcia zabezpieczającego statków powietrznych, o następującym brzmieniu dosłownym:

KONWENCJA

o ujednostajnieniu niektórych prawideł dotyczących zajęcia zabezpieczającego statków powietrznych.

Jego Królewska Mość, Król Albanii, Prezydent Rzeszy Niemieckiej, Prezydent Stanów Zjednoczonych Ameryki, Prezydent Związkowy Republiki Austriackiej, Jego Królewska Mość Król Belgów, Prezydent Stanów Zjednoczonych Brazylii, Prezydent Republiki Chili, Prezydent Rządu Narodowego Republiki Chińskiej, Prezydent Republiki Kolumbii, Prezydent

Republiki Kuby, Jego Królewska Mość, Król Danii i Islandii, Prezydent Republiki Ekwadoru, Prezydent Republiki Salwadoru, Prezydent Republiki Hiszpańskiej, Prezydent Republiki Finlandzkiej, Prezydent Republiki Francuskiej, Jego Królewska Mość, Król Wielkiej Brytanii, Irlandii i Zamorskich Terytoriów Brytyjskich, Cesarz Indyj, Prezydent Republiki Guatemali, Prezydent Republiki Greckiej, Prezydent Republiki Honduras, Jego Wysokość Regent Królestwa Węgier, Jego Królewska Mość, Król Włoch, Jego Cesarska Mość, Cesarz Japonii, Prezydent Republiki Litewskiej, Prezydent Stanów Zjednoczonych Meksyku, Prezydent Republiki Nikaragui, Jego Królewska Mość, Król Norwegii, Jej Królewska Mość, Królowa Holandii, Prezydent Rzeczypospolitej Polskiej, Prezydent Republiki Portugalskiej, Jego Królewska Mość, Król Rumunii, Prezydent Republiki San Domingo, Kapitanowie Regenci Dostojnej Republiki San Marino, Jego Świętobliwość Ojciec Święty, Jego Królewska Mość, Król Szwecji, Rada Związkowa Szwajcarska, Prezydent Republiki Czeskosłowackiej, Prezydent Republiki Tureckiej, Centralny Komitet Wykonawczy Związku Socjalistycznych Republik Rad, Prezydent Stanów Zjednoczonych Wenezueli, Jego Królewska Mość, Król Jugosławii, —

uznawszy pożyteczność przyjęcia pewnych ujednostajnionych prawideł, dotyczących zajęcia zabezpieczającego statków powietrznych, mianowali w tym celu swych odnośnych pełnomocników,

którzy, należycie upoważnieni, zawarli i podpisali konwencję następującą:

Artykuł 1.

Wysokie Umawiające się Strony zobowiązują się przedsięwziąć środki niezbędne do wprowadzenia w życie prawideł ustalonych w konwencji niniejszej.

Artykuł 2.

1) W rozumieniu konwencji niniejszej przez zajęcie zabezpieczające rozumie się każdą czynność, bez względu na jej nazwę, przez którą statek powietrzny zostaje zatrzymany w interesie prywatnym, za pośrednictwem organów wymiaru sprawiedliwości lub administracji publicznej, na rzecz bądź wierzyciela, bądź właściciela, bądź innego uprawnionego z tytułu prawa rzeczowego, obciążającego statek powietrzny, wówczas, gdy zajmujący nie może powołać się ani na wykonalne orzeczenie, uzyskane uprzednio w drodze zwyczajnego postępowania, ani na równorzędny tytuł egzekucyjny.

2) W przypadku, gdy prawo właściwe przyznaje wierzycielowi, który ma w posiadaniu statek powietrzny bez zgody eksploatującego prawo zatrzymania, wykonanie tego prawa, w rozumieniu konwencji niniejszej przyrównane jest do zajęcia zabezpieczającego i zostaje poddane rządowi prawnemu ustalonemu w konwencji niniejszej.

Artykuł 3.

1) Nie podlegają zajęciu zabezpieczającemu:

a) statki powietrzne przeznaczone wyłącznie do służby państwowej, włącznie z pocztą, a z wyłączeniem obrotu handlowego,

b) statki powietrzne, pełniące istotnie służbę na liniach regularnych komunikacji publicznej, jako też niezbędne statki zapasowe,

c) każdy inny statek powietrzny, przeznaczony do przewozu osób lub towarów za wynagrodzeniem, jeżeli jest gotowy do drogi dla wykonania tego przewozu, z wyjątkiem przypadku, gdy chodzi o dług zaciągnięty na tę podróż albo o wierzytelność powstałą w ciągu podróży.

2) Postanowienia artykułu niniejszego nie mają zastosowania do zajęcia zabezpieczającego wykonanego przez właściciela, który został pozbawiony posiadania swego statku przez czyn niedozwolony.

Artykuł 4.

1) W przypadku, gdy zajęcie nie jest zabronione lub gdy statek powietrzny wprawdzie nie podlega zajęciu, lecz eksploatujący na to się nie powołuje, złożenie wystarczającej rękojmi zapobiega zajęciu zabezpieczającemu i uprawnia do natychmiastowego uchylenia zajęcia.

2) Rękojmia jest wystarczająca, jeżeli pokrywa sumę długu oraz koszty i jeżeli jest przeznaczona wyłącznie na spłatę wierzyciela, lub jeżeli pokrywa wartość statku powietrznego, gdy wartość ta jest niższa aniżeli suma długu i kosztów.

Artykuł 5.

Żądania uchylenia zajęcia zabezpieczającego będą rozstrzygane zawsze w postępowaniu uproszczonym i bez zwłoki.

Artykuł 6.

1) Jeżeli dokonano zajęcia zabezpieczającego statku powietrznego nie podlegającego zajęciu w myśl postanowień konwencji niniejszej albo jeżeli dłużnik zmuszony był złożyć rękojmię celem zapobieżenia zajęcia lub uzyskania jego uchylenia, zajmujący odpowiada w myśl prawa miejsca, gdzie to postępowanie się odbyło, za szkodę wynikłą z tego powodu dla eksploatującego lub właściciela.

2) Ten sam przepis stosuje się, gdy zajęcie zabezpieczające nastąpiło bez słusznej przyczyny.

Artykuł 7.

Konwencji niniejszej nie stosuje się ani do środków zabezpieczających w przypadku upadłości, ani do środków zabezpieczających w przypadkach naruszenia przepisów celnych, karnych lub policyjnych.

Artykuł 8.

Konwencja niniejsza nie sprzeciwia się stosowaniu pomiędzy Wysokimi Umawiającymi się Stronami konwencyj międzynarodowych, które przewidują niedopuszczalność zajęcia w szerszym zakresie.

Artykuł 9.

1) Konwencja niniejsza będzie stosowana na terytorium każdej z Wysokich Umawiających się Stron do każdego statku powietrznego zarejestrowanego na terytorium innej Wysokiej Umawiającej się Strony.

2) Określenie „terytorium jednej z Wysokich Umawiających się Stron" obejmuje każde terytorium poddane suwerenności, suzerenności, protektoratowi, mandatowi lub władzy tej z Wysokich Umawiających się Stron, która w imieniu tego terytorium uczestniczy w konwencji.

Artykuł 10.

Konwencja niniejsza zredagowana jest po francusku w jednym egzemplarzu, który zostanie złożony w archiwach Ministerstwa Spraw Zagranicznych Królestwa Włoch. Odpis konwencji poświadczony za zgodność, przesłany zostanie za staraniem Rządu Królestwa Włoch każdemu z zainteresowanych rządów.

Artykuł 11.

1) Konwencja niniejsza będzie ratyfikowana. Dokumenty ratyfikacyjne złożone zostaną w archiwach Ministerstwa Spraw Zagranicznych Królestwa Włoch, które notyfikować będzie złożenie każdemu z zainteresowanych rządów.

2) Z chwilą złożenia pięciu dokumentów ratyfikacyjnych, konwencja wejdzie w życie między tymi Wysokimi Umawiającymi się Stronami, które ją ratyfikowały w dziewięćdziesiąt dni po złożeniu piątego dokumentu ratyfikacyjnego. Każdy dokument ratyfikacyjny, który zostanie złożony później zacznie wywierać swe skutki w dziewięćdziesiąt dni po jego złożeniu.

3) Do Rządu Królestwa Włoch należeć będzie zawiadamianie każdego z zainteresowanych Rządów o dniu wejścia w życie konwencji niniejszej.

Artykuł 12.

1) Konwencja niniejsza po wejściu w życie otwarta będzie do przystąpienia.

2) Przystąpienie dokonywać się będzie w drodze złożenia notyfikacji Rządowi Królestwa Włoch, który o niej powiadomi każdy z zainteresowanych Rządów.

3) Przystąpienie zacznie wywierać swe skutki w dziewięćdziesiąt dni po złożeniu notyfikacji Rządowi Królestwa Włoch.

Artykuł 13.

1) Każda z Wysokich Umawiających się Stron będzie mogła wypowiedzieć konwencję niniejszą w drodze notyfikacji, złożonej Rządowi Królestwa Włoch.

2) Wypowiedzenie wywrze swe skutki w sześć miesięcy po notyfikacji wypowiedzenia i tylko w stosunku do Strony, która je uczyniła.

Artykuł 14.

1) Wysokie Umawiające się Strony będą mogły oświadczyć w chwili podpisania, złożenia dokumentów ratyfikacyjnych lub przystąpienia, że przyjęcie konwencji niniejszej nie stosuje się do całości lub jakiejś części ich kolonij, protektoratów, terytoriów zamorskich, terytoriów mandatowych lub wszelkich innych terytoriów, podległych ich suwerenności, władzy lub suzerenności.

2) Wysokie Umawiające się Strony będą mogły w przyszłości notyfikować Rządowi Królestwa Włoch, że zamierzają stosować konwencję niniejszą do całości lub jakiejś części ich kolonij, protektoratów, terytoriów zamorskich, terytoriów mandatowych, lub wszelkich innych terytoriów, podległych ich suwerenności, władzy lub suzerenności, które zostały w ten sposób wyłączone w deklaracji pierwotnej.

3) Będą one także mogły, w każdej chwili, notyfikować Rządowi Królestwa Włoch, że zamierzają przestać stosować konwencję niniejszą do całości lub jakiejś części ich kolonij, protektoratów, terytoriów zamorskich, terytoriów mandatowych lub wszelkich innych terytoriów, podległych ich suwerenności, władzy lub suzerenności.

4) Rząd Królestwa Włoch zawiadomi każdy z zainteresowanych Rządów o notyfikacjach dokonanych zgodnie z dwoma poprzednimi ustępami.

Artykuł 15.

Każda z Wysokich Umawiających się Stron będzie mogła najwcześniej po dwóch latach, licząc od wejścia w życie konwencji niniejszej, spowodować zebranie się nowej konferencji międzynarodowej w celu opracowania poprawek, które by mogły być wprowadzone do konwencji niniejszej. Zwróci się ona w tym celu do Rządu Republiki Francuskiej, który przedsięweźmie należne środki do przygotowania tej konferencji.

Knnwencja niniejsza, sporządzona w Rzymie 29 maja 1933 r. pozostanie otwarta do podpisania do dnia pierwszego stycznia 1934 r.

Na dowód czego Pełnomocnicy podpisali konwencję niniejszą.

ZA NIEMCY:
Reinhlod Richter
Dr Wegerdt
Dr Albrecht
Dr Praw Otto Riese

ZA STANY ZJEDNOCZONE AMERYKI:
Delegacja Stanów Zjednoczonych Ameryki oświadcza, że konwencję będzie stosować jedynie w granicach kontynentalnych Stanów Zjednoczonych Ameryki z wyłączeniem terytorium Alaski.
John C. Cooper
Jaeckel
John Jay Ide

ZA AUSTRIĘ:
Gruenebaum
Strobele

ZA BELGIĘ:
H. de Vos

ZA BRAZYLIĘ:
Alcibiades Peçanha
Trajano Medeiros do Paço

ZA DANIĘ:
L. Ingerslev
Knud Gregersen

ZA SALWADOR:
A. Sandoval

ZA HISZPANIĘ:
Juan F. de Ranero
Alejandro Arias Salgado

ZA FRANCJĘ:
A. de Lapradelle
George Ripert

ZA WIELKĄ BRYTANIĘ I IRLANDIĘ PÓŁNOCNĄ:
A. H. Dennis
A. W. Brown

ZA INDIE:
A. H. Dennis
A. W. Brown

ZA GUATEMALĘ:
J. Herrera
Federico G. Murga

ZA WŁOCHY:
A. Giannini

ZA LITWĘ:
V. Carneckis

ZA NORWEGIĘ:
M. Mjoellner

ZA POLSKĘ:
Leon Babiński

ZA RUMUNIĘ:
D. I. Ghika
Al. Cantacuzino Pascanu
Et. Veron

ZA SAN MARINO:
Gozi

ZA SZWAJCARIĘ:
F. Hess
Clerk

ZA CZECHOSŁOWACJĘ:
Szalatnay
Dr. Praw J. Netik

ZA TURCJĘ:
H. Vassif (8/6/33)

ZA JUGOSŁAWIĘ:
D. Kassidolatz (9/8/933)

ZA HONDURAS:
Augusto Guglielmo Tuccimei (12/10/933)

ZA WĘGRY:
André de Hory (18/12/933)

ZA HOLANDIĘ:
J. Patijn (30/12/933)

Zaznajomiwszy się z powyższą konwencją, uznaliśmy ją i uznajemy za słuszną zarówno w całości, jak i każde z postanowień w niej zawartych; oświadczamy, że jest przyjęta, ratyfikowana i potwierdzona i przyrzekamy, że będzie niezmiennie zachowywana.

Na dowód czego wydaliśmy Akt niniejszy, opatrzony pieczęcią Rzeczypospolitej.

W Warszawie, dnia 12 czerwca 1937 r.

L. S.

(—) *I. Mościcki*

Prezes Rady Ministrów:
(—) *Sławoj Składkowski*

Minister Spraw Zagranicznych:
(—) *Beck*

Przedruk z Dz. U. R. P. nr 74/37, poz. 540.

OŚWIADCZENIE RZĄDOWE

z dnia 9 października 1937 r.

w sprawie złożenia przez Polskę i inne państwa dokumentów ratyfikacyjnych konwencji z dnia 29 maja 1933 r. o ujednostajnieniu niektórych prawideł, dotyczących zajęcia zabezpieczającego statków powietrznych.

I.

Podae się niniejszym do wiadomości, że w wykonaniu postanowień art. 11 konwencji o ujednostajnieniu niektórych prawideł, dotyczących zajęcia zabezpieczającego statków powietrznych, podpisanej w Rzymie dnia 29 maja 1933 r., został złożony Rządowi Włoskiemu dnia 31 sierpnia 1937 r. w imieniu Rządu Polskiego dokument ratyfikacyjny rzeczonej konwencji.

II.

Równocześnie podaje się do wiadomości, zgodnie z komunikatem Rządu Włoskiego, że w wykonaniu postanowień art. 11 wspomnianej konwencji zostały złożone Rządowi Włoskiemu dokumenty ratyfikacyjne powyższej konwencji w imieniu rządów niżej wymienionych krajów w dniach następujących:

Hiszpania	dnia 28 czerwca 1934 r.
z zastrzeżeniem że ratyfikacja dotyczy kolonij hiszpańskich z wyjątkiem strefy hiszpańskiej Maroka.	
Niemcy	„ 22 lutego 1935 r.
Rumunia	„ 23 marca 1935 r.
Włochy	„ 29 września 1936 r.
ratyfikacja obejmuje kolonie i posiadłości włoskie:	
Belgia	„ 14 października 1936 r.
Węgry	„ 15 maja 1937 r.

Minister Spraw Zagranicznych: *Beck*

Przedruk z Dz. U. R. P. nr 74/37, poz 541.

WYCIĄG Z ROZPORZĄDZENIA MINISTRÓW OPIEKI SPOŁECZNEJ ORAZ PRZEMYSŁU I HANDLU

z dnia 25 listopada 1937 r.

wydanego w porozumieniu z Ministrami Spraw Wojskowych, Komunikacji i Skarbu o warunkach wyrobu i stosowania czteroetylku ołowiu.

Na podstawie art. 6 pkt 1 i 4 rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 30 czerwca 1927 r. w sprawie produkcji, przywozu i używania bieli ołowianej, siarczanu ołowiu oraz innych związków ołowiu (Dz. U. R. P. Nr 62, poz. 544), art. 2 ust. 1, art. 3 ust. 1 i art. 8 i 16 rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 22 sierpnia 1927 r. o zapobieganiu chorobom zawodowym i ich zwalczaniu (Dz. U. R. P. Nr 78, poz. 676), art. 4 ustawy z dnia 2 lipca 1924 r. w przedmiocie pracy młodocianych i kobiet (Dz. U. R. P. Nr 65, poz. 636), art. 8 pkt a) i b) rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 22 marca 1928 r. o dozorze nad artykułami żywności i przedmiotami użytku (Dz. U. R. P. Nr 36, poz. 343), art. 1 rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 21 czerwca 1932 r. o przekazaniu zakresu działania Ministra Spraw Wewnętrznych w sprawach zdrowia publicznego Ministrowi Pracy i Opieki Społecznej (Dz. U. R. P. Nr 52, poz. 493) oraz art. 1 rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 12 lipca 1932 r. o wprowadzeniu nazwy „Minister Opieki Społecznej" i „Ministerstwo Opieki Społecznej" (Dz. U. R. P. Nr 64, poz. 597) zarządza się co następuje:

§ 2. Przez nazwę „płyn etylowy", użytą w rozporządzeniu niniejszym, rozumie się mieszaninę czteroetylku ołowiu ze związkami zapobiegającymi szkodliwemu działaniu czteroetylku ołowiu na silnik, przez nazwę „benzyna etylizowana" — roztwór płynu etylowego w benzynie lub w zawierających benzynę mieszankach napędowych.

§ 3. (1) Benzyna etylizowana może być stosowana wyłącznie do silników lotniczych i samochodowych; zawartość czteroetylku ołowiu w 1 litrze benzyny lub mieszanki napędowej, wyszczególnionej w § 2, nie może przekraczać 1,5 cm^3 (1 : 666).

(2) Benzyna etylizowana przed wprowadzeniem jej do obrotu lub użycia powinna być przez wytwórcę badana celem stwierdzenia stopnia i równomierności rozcieńczenia płynu etylowego w rozpuszczalniku. Wyniki badań powinny być dla celów kontroli władz nadzorczych przechowywane w ciągu trzech lat.

(3) Benzyna etylizowana dla celów, wyszczególnionych w ust. (1), powinna być barwiona barwnikiem anilinowym, pozostawiającym trwałe plamy.

Przedruk z Dz. U. R. P. Nr 88/37, poz. 635.

OBWIESZCZENIE

Ministerstwa Komunikacji Nr L-IV/915/10/37 z dn. 18 października 1937 r. w sprawie czasowego zamknięcia do użytku publicznego lotniska w Łodzi.

W wykonaniu przepisów § 26 ust. (3) i (4) rozporządzenia Ministra Komunikacji z dnia 15 lutego 1934 r. o podziale lotnisk na kategorie oraz o warunkach zakładania, urządzania i korzystania z lotnisk oraz urządzeń pomocniczych (Dz. U. R. P. nr 18, poz. 142), Ministerstwo Komunikacji podaje do wiadomości, że zarządziło zamknięcie do użytku publicznego, od dnia 15 października 1937 r. aż do odwołania, lotniska w Łodzi, ogłoszonego w wykazie lotnisk, dołączonym do obwieszczenia Ministerstwa Komunikacji Nr L-II/219/1 z dnia 21 marca 1934 r. w sprawie istniejących na obszarze Polski lotnisk użytku publicznego (Monitor Polski Nr 81, poz. 120).

p. o. Dyrektora Departamentu:
(—) *Inż. Fr. Wieden,*
Pułkownik Pilot.

Przedruk z Monitora Polskiego Nr 247/37, poz. 394.

ZARZĄDZENIE MINISTRA KOMUNIKACJI

z dnia 14 lipca 1937 r.

o utworzeniu Państwowej Rady Sportu Lotniczego przy Ministrze Komunikacji.

Na podstawie art. 6 rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 24 września 1926 r. w sprawie ustanowienia urzędu Ministra Komunikacji (Dz. U. R. P. Nr 97, poz. 567) w brzmieniu nadanym mu art. 91 rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 28 grudnia 1934 r. (Dz. U. R. P. Nr 110, poz. 976) zarządzam, co następuje:

§ 1. Ustanawia się przy Ministrze Komunikacji Państwową Radę Sportu Lotniczego, jako organ doradczy w sprawach sportu lotniczego.

§ 2. Zakres działania i organizację Państwowej Rady Sportu Lotniczego normują dołączony do nieniejszego zarządzenia statut.

§ 3. Zarządzenie niniejsze wchodzi w życie z dniem ogłoszenia.

Minister Komunikacji: (—) *Ulrych.*

Załącznik do zarządzenia Ministra Komunikacji z dnia 14 lipca 1937 r. (poz. 461).

STATUT

PAŃSTWOWEJ RADY SPORTU LOTNICZEGO.

§ 1.

Państwowa Rada Sportu Lotniczego przy Ministrze Komunikacji jest organem doradczym w sprawach sportu lotniczego.

§ 2.

Rozważaniu i opiniowaniu przez Państwową Radę Sportu Lotniczego podlegają zagadnienia ogólne sportu lotniczego, wnoszone pod jej obrady bądź z inicjatywy Ministra Komunikacji, bądź też na wniosek członków Rady, a dotyczące:

a) ustalania planów ogólnych rozwoju sportu lotniczego,

b) ustalania planów i warunków ogólnych pomocy (subwencji) dla organizacyj sportu lotniczego,

c) ustalania wytycznych ogólnych w dziedzinie kwalifikowania oraz szkolenia i doskonalenia personelu latającego lotnictwa sportowego,

d) ustalania wytycznych ogólnych w sprawach sprzętu dla celów lotnictwa sportowego,

e) ustalania wytycznych ogólnych w sprawie programu rozbudowy i racjonalnego wykorzystania lotnisk turystycznych i szybowisk,

f) stowarzyszeń sportu lotniczego, zrzeszonych w centralnym związku sportu lotniczego za pośrednictwem okręgowych związków sportu lotniczego,

g) wszelkich spraw sportu lotniczego przekazanych przez Ministra Komunikacji.

§ 3.

(1) W skład Państwowej Rady Sportu Lotniczego wchodzą, oprócz Przewodniczącego, którym jest Minister Komunikacji lub wyznaczony przez niego Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Komunikacii, następujące osoby:

1) Dowódca Lotnictwa,

2) Dyrektor Państwowego Urzędu Wychowania Fizycznego i Przysposobienia Wojskowego,

3) Dyrektor Departamentu Lotnictwa Cywilnego Ministerstwa Komunikacji,

4) Delegat Ministra Spraw Wewnętrznych,

5) Prezes Zarządu Głównego centralnego związku sportu lotniczego,

6) Prezes Zarządu Głównego Ligi Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej,

7) Sekretarz Rady,

8) — 9) Dwaj przedstawiciele lotnictwa, powołani na przeciąg jednego roku przez Ministra Komunikacji na wniosek Zarządu Głównego centralnego związku sportu lotniczego.

(2) Zastępcą Przewodniczącego jest Dowódca Lotnictwa.

(3) Osoby, wymienione w ust. (1) pkt 1)—3), w razie niemożności wzięcia udziału w obradach Rady, delegują swych zastępców urzędowych.

(4) Sekretarza Państwowej Rady Sportu Lotniczego wyznacza Minister Komunikacji.

§ 4.

(1) Posiedzenia Państwowej Rady Sportu Lotniczego odbywają się najmniej dwa razy do roku. Zwołuje je Minister Komunikacji z własnej inicjatywy lub na wniosek Zarządu Głównego centralnego związku sportu lotniczego.

(2) Zawiadomienia o posiedzeniach Rady powinny być przesyłane jej członkom na piśmie co najmniej na 7 dni naprzód, z podaniem terminu, miejsca i porządku obrad.

(3) Uchwały Rady zapadają zwyczajną większością głosów członków obecnych. W razie równości głosów decyduje głos Przewodniczącego.

(4) Do ważności uchwał Rady niezbędna jest obecność co najmniej 5 członków, licząc w tym Przewodniczącego i Sekretarza Rady (lub ich zastępców).

(5) Szczegółowe przepisy co do porządku obrad i przebiegu prac Rady ustala regulamin, wydany przez Ministra Komunikacji po zasięgnięciu opinii Rady.

§ 5.

Do badania i przygotowania spraw podlegających kompetencji Państwowej Rady Sportu Lotniczego Rada może tworzyć stałe lub przejściowe Komisje i do współpracy w nich zapraszać osoby z poza swego grona.

§ 6.

(1) Sprawy biurowe Rady prowadzi sekretariat Rady przy Departamencie Lotnictwa Cywilnego Ministerstwa Komunikacji.

(2) Sekretariat Rady podlega Sekretarzowi Rady.

§ 7.

(1) Członkom Rady oraz członkom komisyj przy Radzie, wyjeżdżającym poza Warszawę na skutek nałożonych na nich przez Radę obowiązków, a nie będącym funkcjonariuszami państwowymi lub wojskowymi w służbie czynnej, przysługują z budżetu lotnictwa cywilnego diety według norm obowiązujących dla V gr uposażenia funkcjonariuszów państwowych oraz zwrot kosztów przejazdu kolejowego w klasie I.

(2) Członkowie Rady i komisyj przy Radzie, funkcjonariusze państwowi i wojskowi w służbie czynnej otrzymują w razie wyjazdów poza stałe miejsce służbowe diety i zwrot kosztów podróży z budżetu lotnictwa cywilnego.

Przedruk z Monitora Polskiego Nr 293/37, poz. 461.

WYCIĄG
Z OBWIESZCZENIA
MINISTERSTWA POCZT I TELEGRAFÓW

Nr BP. 30 z dnia 1 grudnia 1937 r.

w sprawie programów egzaminów ustnych dla uzyskania świadectw operatorów radiowych.

Ministerstwo Poczt i Telegrafów ogłasza załączone programy egzaminów ustnych, ustalone przez Ministra Poczt i Telegrafów w porozumieniu z Ministrami: Przemysłu i Handlu, Komunikacji oraz Wyznań Religijnych i Oświecenia Publicznego — dla uzyskania świadectw operatorów radiowych, przewidzianych w § 14 rozporządzenia Ministra Poczt i Telegrafów z dnia 2 lipca 1937 r. (Dz. U. R. P. Nr 57, poz. 452).

Dyrektor Biura Personalnego:
(—) *Ludwik Młynarski.*

Wyciąg z Załącznika do obwieszczenia Ministerstwa Poczt i Telegrafów z dnia 1 grudnia 1937 r. (poz. 465).

PROGRAMY EGZAMINÓW USTNYCH,

ustalone przez Ministra Poczt i Telegrafów w porozumieniu z Ministrami: Przemysłu i Handlu, Komunikacji oraz Wyznań Religijnych i Oświecenia Publicznego — o świadectwach operatorów radiowych.

I.

Egzamin dla kandydatów na radiotelegrafistów 1 klasy:

IV grupa:

a) szczegółowa znajomość regulaminów, dotyczących wymiany korespondencji drogą radiową, znajomość wydawnictw urzędowych, dotyczących obliczania opłat za korespondencję

radiową oraz znajomość tej części Konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu, która dotyczy radiotelegrafii, a dla żeglugi powietrznej znajomość postanowień specjalnych, normujących służbę radiową żeglugi powietrznej,

b) znajomość geografii powszechnej świata a w szczególności głównych dróg żeglugi (morskiej lub powietrznej w zależności od rodzaju świadectwa) i najważniejszych szlaków telekomunikacyjnych.

Kandydat na życzenie może być poddany dodatkowo egzaminowi z języka francuskiego, angielskiego lub niemieckiego. Egzamin polega na przetłumaczeniu na język obcy 150 wyrazów tekstu polskiego. Złożenie egzaminu z dodatnią oceną uwidacznia się na świadectwie w postaci uwagi „złożył egzamin z języka . . . . . . (lub z języków . . . .)".

Przedruk z Monitora Polskiego Nr 296/37, poz. 465.

Adres Redakcji:
Ministerstwo Komunikacji ul. Chałubińskiego 4, Gabinet Ministra, pokój Nr 27, tel. 552.00, wewn. 101.

Adres Administracji:
Administracja Wydawnictw Ministerstwa Komunikacji ul. Chałubińskiego 4, pokój Nr 123, II p. tel. 8.26.28. Konto czekowe PKO. Nr 30.658.

Warunki prenumeraty w kraju: rocznie zł. 8.—; półrocznie zł 4.—; kwartalnie zł 2.—; cena numeru 50 gr.

Do nabycia w Administracji Dz. Urz. M. K. lub w Administracji Dz. Zarz. D. O. K. P. Prenmeratę wpłaca się z góry przed rozpoczęciem kwartału, półrocza lub roku. Reklamacje z powodu nieotrzymania pojedyńczych numerów Dz. Urz. M. K. wnosi się do właściwych urzędów pocztowych, najpóźniej 3-go dnia po otrzymaniu następnego z kolei numeru Dziennika. Reklamacji spóźnionych lub wniesionych w sposób niewłaściwy nie uwzględnia się.

Cena ogłoszeń: od wiersza zł 1; za stronę zł 100.

Ogłoszenia prywatne można umieszczać tylko na luźnych kartkach dołączonych do Dziennika. Administracja Dziennika nie odpowiada za niedotrzymanie terminu ogłoszenia.

WYDAWNICTWO MINISTERSTWA KOMUNIKACJI.

Drukarnia Państwowa Nr 96935. 9.III.38. 2200.